



**Mobilitätsentwicklung
in Köln bis 2025**

ZUSAMMENFASSUNG

Das Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln hat in den letzten Jahren Mobilitätsbefragungen in allen Kölner Stadtbezirken durchgeführt. Über 27.000 Personen haben sich an diesen schriftlich-postalischen Mobilitätserhebungen im bundesweit bewährten KONTIV-Design beteiligt. Dies entspricht einer 3%-Stichprobe, die in der Regel auch auf der Ebene der Stadtteile als repräsentativ anzusehen ist. Der Bericht stellt die zusammenfassenden Ergebnisse mit den aktuellen Mobilitätsdaten der Kölner Wohnbevölkerung dar. Anschließend wird aufbauend auf diesen Daten eine Mobilitätsprognose für die Jahre 2015 und 2025 erstellt, um die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die zukünftige Mobilität zu ermitteln.

Mobilitätskennwerte 2006

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarten determinieren die Verkehrsmittelwahl in erheblichem Maße. 73% aller Haushalte in Köln besitzen ein Fahrrad und 72% einen Pkw. Der Anteil der autofreien Haushalte liegt mit 28% deutlich höher als im gesamtdeutschen Durchschnitt (19%). Es sind dabei jedoch innerhalb von Köln deutliche Unterschiede zwischen den Stadtbezirken zu erkennen, was auch Ausdruck der baulichen und soziostrukturellen Situation in den Stadtbezirken ist. Die Stadtbezirke Innenstadt, Lindenthal und Ehrenfeld weisen einen vergleichbar hohen Anteil von autofreien Haushalten und von ÖV-Zeitkartenbesitzern auf. Insgesamt besitzt mehr als ein Drittel der Kölner Einwohner eine ÖV-Zeitkarte und kann damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer ist stark vom Erwerbsstatus abhängig. Studierende und Schüler verfügen meistens über eine ÖV-Zeitkarte, nicht Erwerbstätige haben dagegen die geringste Zeitkartenbesitzquote. Unterschiedliche Anteile von Personen mit Führerscheinbesitz sind dagegen eher geschlechter- und generationsbedingt zu erklären. 78% aller Personen über 18 Jahre besitzen eine Pkw-Fahrerlaubnis, jedoch können nur 59% ständig oder zeitweise über einen Pkw verfügen.

Die Kölner sind mit rund 3,8 Wegen pro Tag etwas mobiler als der deutsche Gesamtdurchschnitt (3,6 Wege). Als Verkehrsmittel nutzen sie zu rund 41% den MIV, 21% den ÖPNV und zu 38% die nicht-motorisierten Verkehrsmittel (Fuß+Rad). Je nach Lage und Bebauungs- und Verkehrsstruktur im Quartier sowie den sozio-ökonomischen und altersstrukturellen Begebenheiten sind erhebliche Unterschiede in den Stadtbezirken und Stadtteilen zu erkennen. Hohe Fuß- und Radverkehrsanteile sind vor allem innerhalb des Gürtels festzustellen, hohe ÖV-Anteile insbesondere in den Wohngebieten des ersten Vorortrings am Rande der Innenstadt. Der MIV-Anteil ist v.a. in den peripher gelegenen Stadtteilen mit einer geringen Siedlungsdichte stark ausgeprägt. Die Verkehrsmittelwahl variiert dabei erheblich nach Geschlecht, Alter sowie Erwerbsstatus.

Die Wegelängen sind in Köln mit ca. 8,0 km deutlich kürzer als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Der durchschnittliche (mobile) Kölner ist rund 90 Minuten am Tag unterwegs und legt rund 30,6 km am Tag zurück, 1,1 km zu Fuß, 1,2 km mit dem Rad, 8,7 km mit dem ÖV und 19,6 km mit dem Auto. Hochgerechnet auf alle Kölner (einschließlich

der nicht mobilen) wird an jedem Werktag ein Verkehrsaufwand von 28,3 km pro Person erzeugt, das entspricht – gewichtet mit den jeweiligen Anteilen der Verkehrsmitteln am Verkehrsaufwand – einem verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß von rund 1,5 t pro Person und Jahr.

Insgesamt werden an einem Werktag 29% Versorgungswege und 25% Freizeitwege unternommen. 21% sind Arbeitswege, 8% dienstliche oder geschäftliche Wege und 10% Wege zur Schule, Ausbildungsstätte oder Hochschule sowie 6% Begleitwege.

Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr begonnen. Die Spitzenzeiten sind morgens zwischen 7 und 9 Uhr sowie nachmittags von 16 bis 19 Uhr festzustellen (mit je 8-9% der Tagesbelastung pro Stunde). Im ÖPNV sind die Spitzenzeiten insbesondere morgens stärker ausgeprägt als bei den anderen Verkehrsmitteln.

55% aller Wege sind Binnenwege innerhalb des Stadtbezirkes. 17% der Wege der Kölner sind auf den Innenstadtbezirk ausgerichtet. 15% der Wege finden zwischen den anderen Bezirken statt und 13% der Wege haben ihr Ziel außerhalb von Köln bzw. finden ganz außerhalb von Köln statt.

Mobilitätsprognose bis 2025

Die Stadt Köln geht in ihrer Einwohnerprognose von einer stabilen Bevölkerungsentwicklung bis 2025 aus, so dass sich nur minimale Veränderungen gegenüber 2006 ergeben (Bevölkerungswachstum bis 2025 +0,2%). Größere Veränderungen zeigen sich in der zukünftigen Altersstruktur. Der Anteil der älteren Einwohner ab 75 Jahre steigt stetig auf über 9% im Jahr 2025 an. Stärkere Abnahmen sind dagegen bei den Kindern und Jugendlichen (-10%) sowie in der Gruppe der 35-45-Jährigen zu erwarten. Diese Gruppe der geburtenstarken Jahrgänge (1960-1970) verschiebt sich jeweils pro Dekade und führt 2015 zu einem starken Wachstum der 45-54-Jährigen und 2025 zu einem starken Wachstum der 55-64-Jährigen.

Neben diesen altersstrukturellen Verschiebungen sind bei der Mobilitätsprognose auch so genannte Kohorteneffekt einzubeziehen. Die zukünftigen Senioren werden sich aufgrund z.B. höherer Anteile beim Führerscheinbesitz oder einer veränderten Mobilitätssozialisation anders verhalten als die heutigen Senioren. Daher ist in dieser stark wachsenden Altersgruppe ein höherer Pkw-Besitz und eine höhere Pkw-Nutzung zu erwarten. Weitere berücksichtigte Faktoren in der Mobilitätsprognose sind die Zunahme der Frauenerwerbsquote sowie die höheren Erwerbsquoten im Alter (spätere Verrentung, geringere Frühverrentung). Die wichtigsten Prognosewerte und Entwicklungstrends sind folgende:

- Der Anteil der Personen, die zukünftig kontinuierlich über einen Pkw verfügen kann, wird auf der Grundlage der Hochrechnungen von 59% (2006) auf 63% (2025) zunehmen.
- Die tägliche Wegeanzahl der Kölner Bevölkerung wird sich im Vergleich zum Ausgangsjahr 2006 (3,15 Mio.) um 40.000 bis 2015 und um 47.000 Wege bis 2025 erhöhen. Dies entspricht der täglichen Wegeanzahl der Bewohner eines Stadtteiles der Größe von Sürth.

- Die relative Steigerung der täglichen Wegeanzahl beträgt 1,1% (2015) bzw. 1,3% (2025). Diese Erhöhung resultiert vorwiegend aus dem prognostizierten Bevölkerungswachstum, während die spezifische Wegeanzahl pro Einwohner bei 3,8 Wegen konstant bleibt. Die erwartete Altersstrukturverschiebung bewirkt, dass insbesondere die älteren Einwohner absolut gesehen mehr Wege zurücklegen werden. Dagegen sinken die absoluten Werte von Kindern und Jugendlichen.
- Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich Verschiebungen hin zum MIV (von 41,7% auf 43,4%) zulasten des Fußverkehrs sowie des ÖPNV. Die zukünftige Abnahme der Bedeutung des ÖPNV liegt einerseits an der steigenden Pkw-Verfügbarkeit im Alter, andererseits an der Abnahme der Zahl der Kinder und Jugendlichen (bis 18 Jahre), die häufig ÖV-Nutzer sind. Der Kfz-Verkehr wird allein aufgrund des demografischen Wandels bis 2025 täglich um 78.000 Fahrten bzw. um rund 7% steigen. Der ÖPNV nimmt dagegen bis 2025 um 19.000 Fahrten bzw. rund 3% ab. Auch der Fußverkehr nimmt um 2% um 16.000 Wege ab, während der Radverkehr weitgehend sein Niveau hält.
- Die Verteilung nach einzelnen Wegezwecken bleibt künftig weitestgehend konstant, allein der Anteil der beruflichen Wege wird aufgrund der angenommenen höheren Alters- und Frauenerwerbstätigkeit etwas an Bedeutung gewinnen. Ausbildungs- und Schulwege sowie Begleitwege werden dagegen erwartungsgemäß abnehmen. Erst langfristig zum Jahr 2035, wenn die geburtenstarken Jahrgänge in das Renteneintrittsalter kommen, werden somit die Arbeitswege wieder sinken.
- Die kurzen Wege bis 2 km werden aufgrund der demografischen Veränderungen insgesamt leicht abnehmen. Dagegen werden Wege ab 2 km an Bedeutung gewinnen. Die Durchschnittsentfernung pro Weg wird demzufolge von 8,0 auf 8,2 km steigen. Zusätzlich zu diesen demografisch bedingten Veränderungen werden für die Entwicklung der Wegelängen vor allem die siedlungsstrukturellen Bedingungen (Veränderung der Nahversorgung, zentralere Einrichtungen etc.) bestimmend sein.
- Der Verkehrsaufwand, also die täglich zurückgelegten Entfernungen, nehmen von 28,3 Mio. km bis 2015 um 2,7% auf 29,1 Mio. km und bis 2025 um 3,3% auf 29,2 Mio. km zu. Der Kfz-Verkehrsaufwand, von dem insbesondere der zukünftige CO₂-Ausstoß abhängen wird, nimmt von 15 Mio. km um 5% auf 15,8 Mio. km im Jahr 2015 und um 7% auf 16 Mio. km im Jahr 2025 zu.
- Die Anfangs- und Endzeiten der Wege werden sich laut dieser Prognoseberechnung nur marginal verschieben. Die zukünftige tageszeitliche Verteilung der Wege wird aber weniger von demografischen als von gesellschaftlichen Veränderungen (z.B. Flexibilisierung von Arbeitszeiten, Ausweitung der Ladenöffnungszeiten, Trend zur 24-Stunden-Stadt) abhängen.
- Die räumlichen Verflechtungen werden überwiegend durch die Bevölkerungsverschiebungen auf Stadtbezirksebene ausgelöst. In den Bezirken Rodenkirchen, Lindenthal und Ehrenfeld, in denen künftig ein Bevölkerungsgewinn erwartet wird, steigt das Wegeaufkommen in einem nennenswerten Umfang an (mehr als 4.000 Wege). Im Gegensatz dazu bewirken die prognostizierten Bevölkerungsverluste in

Chorweiler und in Mülheim ein Absinken des täglichen Verkehrsaufkommens (- 4.000 Wege). Die innenstadtbezogenen Wege werden weiter an Bedeutung gewinnen.

Insgesamt bleibt festzuhalten: Die Folgen des demografischen Wandels bis 2025 für die Mobilität in Köln werden vergleichsweise gering ausfallen. Die Mobilitätsprognose berücksichtigt aber nur die quantifizierbaren demografischen Veränderungen. Siedlungsstrukturelle Veränderungen, ökonomische Aspekte, höhere Transportkosten sowie gesellschaftliche Werteveränderungen mussten im ersten Schritt noch unberücksichtigt bleiben. Hier ist zu erwarten, dass diese Faktoren sich zukünftig stärker auf das Verkehrsverhalten auswirken werden als die demografischen Verschiebungen.